Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1667

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «Ongekend amateurisme van treindienstleiding, Reiziger dupe van gestuntel ProRail»* (ingezonden 6 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 maart 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel «Ongekend amateurisme van treindienstleiding, Reiziger dupe van gestuntel ProRail»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt het dat de treindienstleiders van ProRail het niet aankondigen om de snelheidsbeperking in de spoortunnel in Delft steeds door te bellen naar machinisten en daarom snelheidsborden eisten bij de spoortunnel? Klopt het dat er vervolgens een verkeerd getal op deze borden stond waarna de treindienstleiders besloten om de treinen tussen Rotterdam en Den Haag uit de dienstregeling te halen? Zo ja, hoe beoordeelt u het handelen van ProRail? Zo nee, kunt u aangeven wat de situatie wel was?

Antwoord 2
Bij de ingebruikname van de spoortunnel Delft is geconstateerd dat door de drukgolf die ontstaat bij het rijden van treinen door de tunnel er draaideuren in de hal ongecontroleerd zijn gaan draaien. ProRail heeft hierop in de tunnel een tijdelijke snelheidsbeperking ingesteld, van maximaal 140 naar 80 km/u. De snelheidsbeperking van 80 km/u is in eerste instantie per aanwijzing opgelegd. De treindienstleider belt in dat geval de machinist ruim voordat de trein de tunnel nadert en geeft aan de machinist de maximaal te rijden snelheid in de tunnel door. Omdat er niet direct een structurele oplossing is gevonden en de snelheidsbeperking langer werd gecontinueerd zijn er vervolgens borden geplaatst die de maximum snelheid aangeven. Het rijden op aanwijzing is namelijk niet geschikt voor een langere situatie en verhoogt

[1] Telegraaf, 5 maart 2015

ah-tk-20142015-1667
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

bovendien de kans op vertragingen voor de reizigers. Het plaatsen van borden is een logische keuze die voor de hand ligt in dergelijke situaties.
De aannemer heeft van ProRail de opdracht gekregen om de borden te plaatsen met de maximumsnelheid van 80 km/uur er op. Enkele borden vertoonden echter niet de juiste snelheid en zijn dus niet volgens de opdracht geplaatst. Om die reden moest ook op woensdagochtend op aanwijzing worden gereden.
Toen dit dreigde te leiden tot cumulatie van vertragingen is door het OCCR besloten om twee treinen te schrappen om zo de olievlekwerking van vertragingen op andere trajecten te voorkomen. Dit is in zo'n geval een adequate handelwijze. Inmiddels is de juiste snelheid op de borden aangebracht.

Vraag 3
Deelt u de zorg dat ProRail de zaak niet onder controle lijkt te hebben, mede in het licht van de trits grote incidenten op het spoor van de afgelopen maanden? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 3
De afgelopen maanden heeft zich een aantal incidenten voorgedaan die allemaal op zichzelf staan en een verschillende oorzaak hebben. In een complex netwerk zoals het Nederlandse spoorsysteem komen storingen helaas soms voor. Het is dan zaak deze snel te herstellen, en het treinverkeer snel weer op te starten of bij te sturen. Desalniettemin verwacht ik dat ProRail en NS er voor zorgen dat de storingsgevoeligheid vermindert, dat het aantal grote verstoringen afneemt en dat beide partijen samen werken aan het verminderen van de impact van deze verstoringen.
Hiervoor staat het gezamenlijke programma van NS en ProRail «Beter en Meer» centraal. Dit meerjarige programma zorgt ervoor dat de betrouwbaarheid van het materieel en de infrastructuur in generieke zin omhoog gaat, de uitvoering van de treindienst verder verbetert en negatieve uitschieters steeds minder overlast voor de reiziger bezorgen.
Over het verhogen van de betrouwbaarheid van het spoor zijn met ProRail en NS afspraken gemaakt in de nieuwe concessies en in het beheer- en vervoerplan. Daarbij wordt bijvoorbeeld niet alleen gestuurd op de gemiddelde punctualiteit, maar juist ook op de negatieve uitschieters.